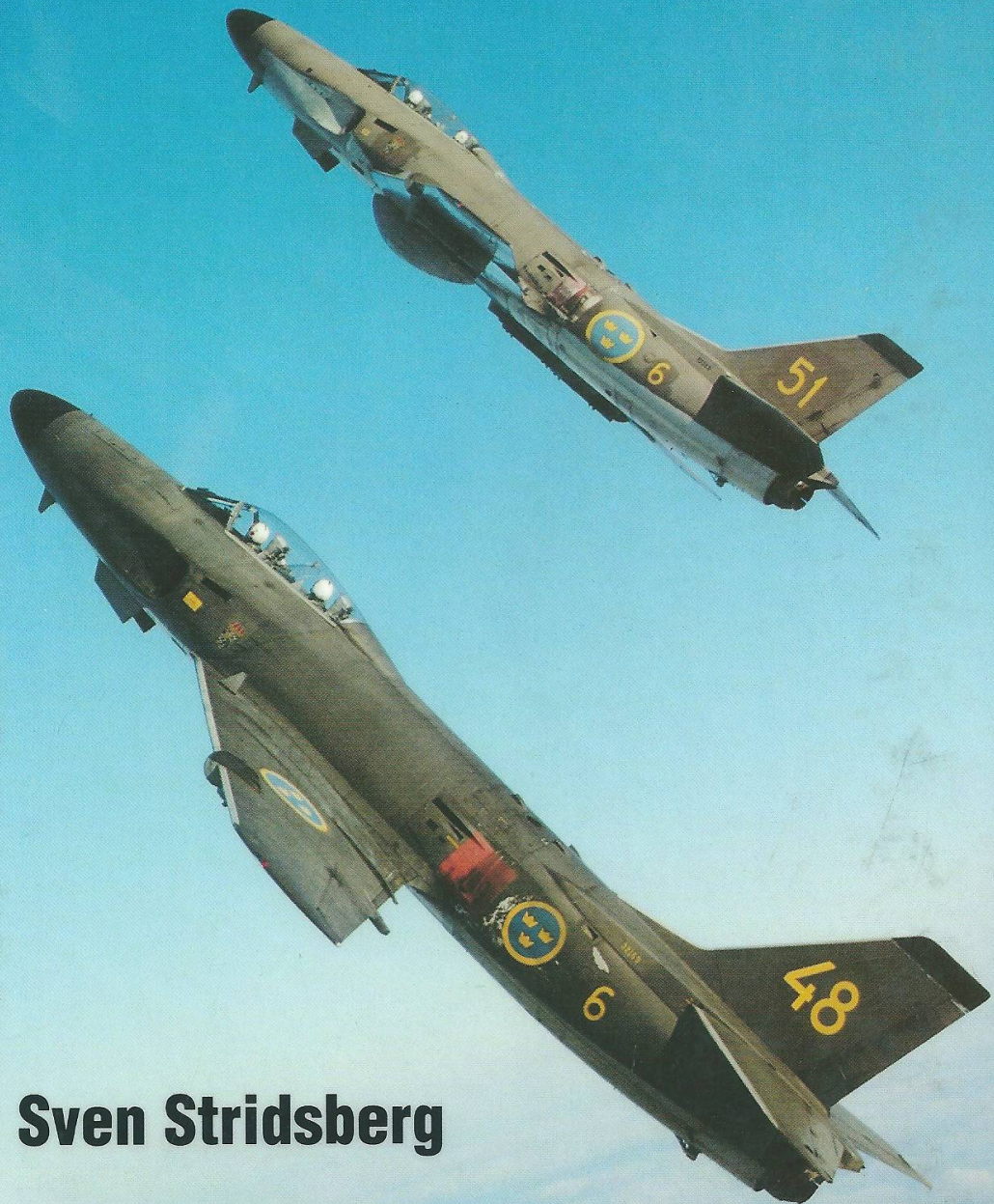
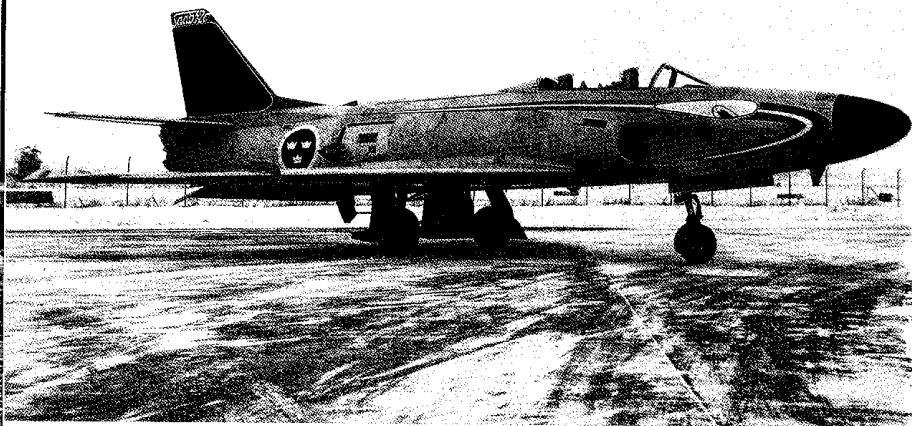


Lansen



Sven Stridsberg



Spaningsprototypen 32901 (ex 32055) vid premiärvisningen på SAAB vårvintern 1957. "Ögat" utgör bulan för filmmagasinet för SKa 18. Foto SAAB.

S 32C Spaningslansen

Parallellt med utvecklingen av Attacklansen planerades även en spaningsversion av flygplanstypen. Denna skulle vara identisk med A 32A, bortsett från spaningsutrustning bestående av radar och kameror.

Spaningsversionen skulle ersätta S 18A för havsövervakning och fotospaning, och primärt skulle fotospaning endast utföras i mörker. Genom att Lansens hade navigatör kunde radarspaning utföras, samtidigt som mörkerflygning var genomförbar. För dagspaning fanns redan S 29C Tunnan, som snart skulle komma att ersättas av S 35E Draken. Båda dessa spaningsflygplan saknade radar.

Lansens spaningsversion betecknades S 32C, och den 22 april 1955 beställdes 30 flygplan, samtidigt med de 30 första Jaktlansarna, J 32B. Senare kom beställningen av S 32C att utökas med ytterligare 15 flygplan, som utgjordes av 15 stycken A 32A som ändrades till spaningsflygplan. Totalt kom följaktligen 45 spaningslansar att byggas varav 44 (32902-32945) kom i tjänst på förband. Prototypen till S 32C (32901), som ursprungligen var en A 32A (32055) som tagits från tillverkningsbandet och utrustats med kameror, gjorde sin första flygning den 26 mars 1957 med provflygare Ceylon Utterborn vid spaken. Planet levererades aldrig till flygvapnet utan använ-

des för utprovning av kamerainstallation på SAAB och Försökscentralen, innan det kasserades den 9 februari 1961.

De 44 serieflygplanen levererades från SAAB under 1958 och 1959 med 25 respektive 19 flygplan.

För havsövervakning användes en utvecklad version av samma radar som fanns i A 32A. Denna beskrivs nedan under "Radar".

Den kamerautrustning som avsågs placeras i S 32C utgjordes av två höghöjdskameror SKa 18 med en brännvidd på 92 cm, samt två låghöjdskameror SKa 17 med en brännvidd på 13 cm. Negativformatet på SKa 17 var 12,7 x 11,4 cm och på SKa 18 23 x 23 cm. Både SKa 17 och SKa 18 var tillverkade av A.G.I. (Aeronautical and General Instruments Limited, Croydon) utanför London, och de engelska kamerabeteckningarna var F.97 Mk 2 respektive F.89 Mk 3.

SKa 17, som var en höghastighetskamera, hade två objektiv med en gemensam slutare i form av en roterande skiva. De båda objektyven exponerade växelvis var sin halva av en gemensam film. Bilderna, som togs i hastigheter mellan 500 och 1200 km/h, hade en överlappning på 50 %.

SKa 18 var en konventionellt uppbyggd kamera.

S 32C (32901) kasserades 1961.

Samtliga spaningslansar som byggdes och dessa utrustades med spaningsutrustning i S 32C. Den långa bilden visar höjden över havet från ut-

S 32C (32901) på leverans. Foto SAAB.



Dogat" utgör bulan

S 32C (32901) utrustad med SKa 18 och fotobomber på besök på F 11. Detta var den enda S 32C som aldrig baserades på F 11. Notera den förändrade märkningen på fenan jämfört med föregående bild. Foto F11.

ation på SAAB
baserades den 9

Samtliga fyra kameror var lodmonterade i de utrymmen som på A 32A användes för automatkanoner och dessas ammunitionsmagasin. Man sökte i så stor utsträckning som möjligt att använda samma komponenter i S 32C som i A 32A, vilket bland annat innebar att de fyra akan-luckorna framför kanonerna på A 32A fanns med på S 32C, även om de inte gick att öppna på denna version.

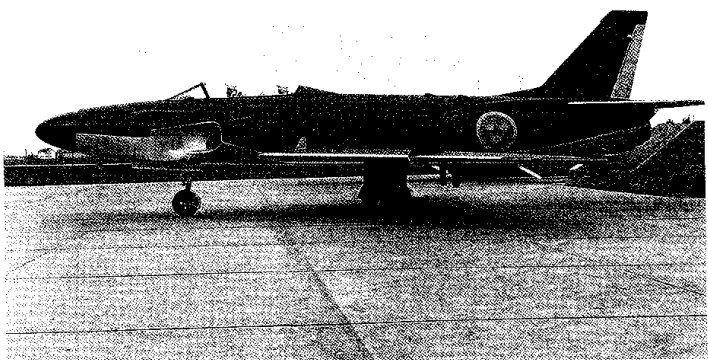
Höghöjdsfotografering med SKa 18 gjordes från flyghöjder på 3000-10000 m medan låghöjdsfotografering med SKa 17 utfördes på 100-1200 m höjd. För att kunna utföra fotografering under mörker krävdes någon form av belysning. Man hade utomlands, framför allt i USA, experimenterat med stora elektriska urladdningsblixtrar i flygplan, men funnit att ljuskällans närhet till kameran resulterade i olämplig belysning. Resultatet blev bättre om belysningen avlägsnades från kameran, vilket medförde att den gamla lösningen från andra världskriget med fotobomber (lysbomber) blev den bästa.

ades från SAAB
ative 19 flygplan.
en utvecklad ver-
i A 32A. Denna

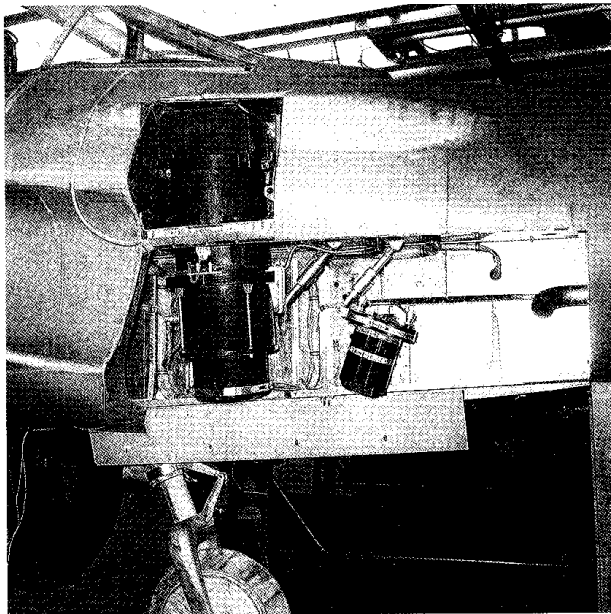
Den långa brännvidden på SKa 18 medgav detaljerade bilder från hög höjd eller på stort avstånd på lägre höjd om flygplanet lades i stigning eller svängde brant under fotograferingen.

sågs placeras i
ror SKa 18 med
höjdskameror
Negativformatet
SKa 18 23 x 23
tillverkade av
struments Limi-
de engelska ka-
2 respektive F.89

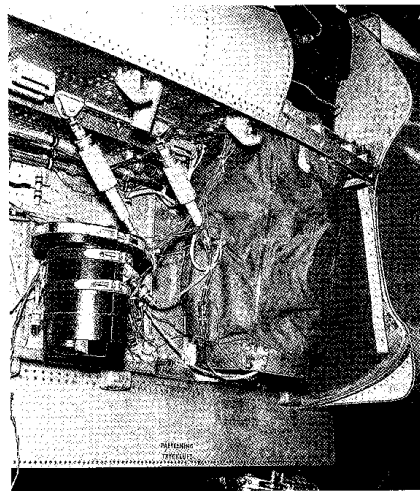
S 32C (32904) i väntan på leverans från SAAB. Foto SAAB.



skamera, hade två
i form av en
iven exponerade
sam film. Bilder-
500 och 1200
%
byggd kamera.



Trämock-up av nosen på S 32C med höghöjdskameran SKa 18 och framför den den fotocell som aktiverade kameranslutaren.
Foto SAAB.



Höghöjdskameran SKa 18 med isolerfodral installerad i 32901. Framför kameran sitter fotocellen som aktiverades av fotobomber. Lägga märke till den lilla utbyggnaden på flygkroppen bakom magasinet.
Foto SAAB.

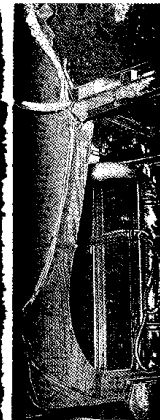
För belysning vid höghöjdsfotografering beslöt att fotobomber skulle användas. För att samordna kamerornas exponering med fällandet av fotobomberna fanns en fotocell som utlöste kamerorna då ljuset från en exploderande bomb nådde den.

I juni 1960 utfördes prov med fotobomb m/56 som vägde 70 kg. Denna bomb kom emellertid aldrig i tjänst med S 32C utan man valde i stället fotobomb m/62, vilken beskrivs nedan under "Kamerautrustning".

Vid låghöjdsfotografering var det tillräckligt med en svagare ljuskälla och man avsåg att använda så kallade fotopatroner (små lysbomber). Dessa var placerade i två kapslar, en under var vinge, med 48 patroner i varje.

Varje fotopatron innehöll två laddningar, en drivsats för att skjuta ut den ur kapseln, och en lyssats (samma uppbyggnad som en fyrverkeripjäs). De 48 patronernas placering i kapslarna var tre rader med 16 i varje. Utrustningen ansågs emellertid något riskabel och det fanns en viss risk för brand vid utskjutning. Resultatet blev att man beslöt lägga ner projektet. Någon olycka inträffade inte i Sverige men engelsmännen, som arbetade efter samma koncept, hade haft en del brandproblem.

De båda kameratyperna SKa 17 och SKa 18 fungerade inte tillfredsställande och fyllde inte heller de

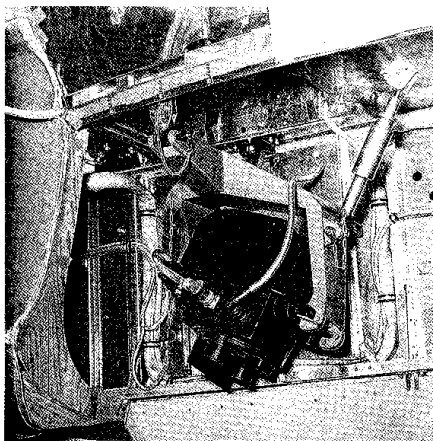


Sidovy av låghöjds kameror som ersattes och ersatte två SKa 23 kameror under nedan under.
Foto SAAB.

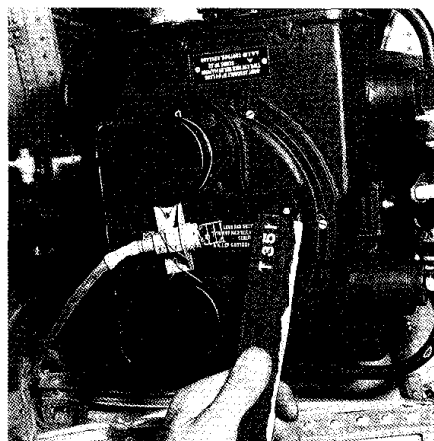
En ytterligare beslutat att en lämpade för dagsljus eller SKa 18 var dagsljus beroende

S 32C (32917) med för dagsljus genom

av nosen på
låg höjds kame-
ra framför den-
soms aktivera-
ren.



Sidovy av låghöjds kameran SKa 17 i trämock-uppen på SAAB. Foto SAAB.



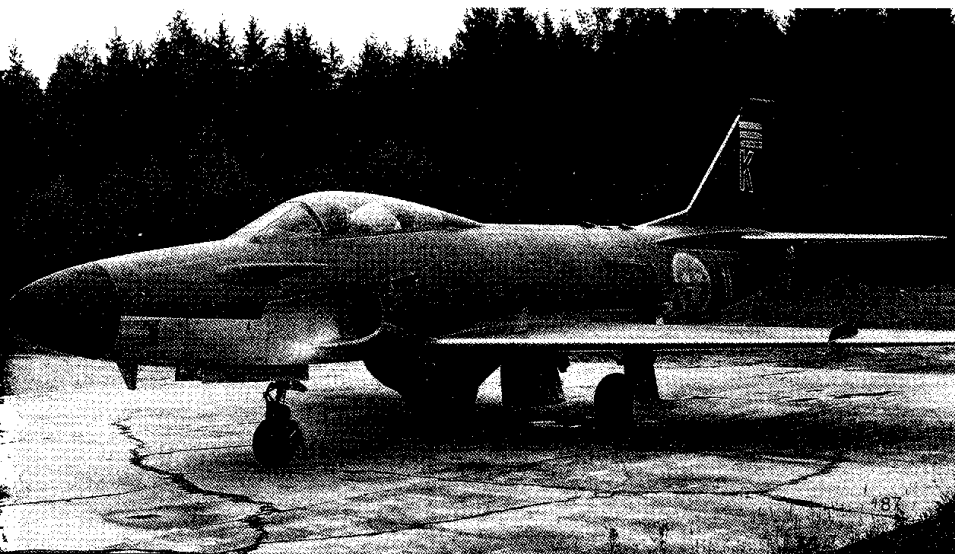
De båda objektiven på låghöjds kameran SKa 17 (samma som på föregående bild), installerad i trämock-uppen på SAAB. Foto SAAB.

kvalitetskrav som ställts. Detta medförde att de kasserades och ersattes med tre SKa 16, en SKa 15 och två SKa 23 kameror. Denna utrustning beskrivs närmare nedan under "Kamerautrustning".

En ytterligare anledning till kamerabytet var att man beslutat att anskaffa kameror som även var lämpade för dagsljusfotografering. Varken SKa 17 eller SKa 18 var användbara för fotografering i dagsljus beroende på de speciella slutarna.

SKa 17 och SKa 18 fanns endast monterade i provflygplanet 32901 och installerades aldrig i serieflygplan, trots att Flygförvaltningen köpt 44 stycken SKa 18 och 13 stycken SKa 17. Tanken med detta antal kameror var att man skulle ha tre kameraförsedda S 32C på varje spaningsdivision med SKa 18, samt nio kameror i reserv. Tillsammans med den först levererade SKa 18 kameran skulle detta resultera i 18 flygplan med kameror.

S 32C (32917) med en Zeiss RMK 15/23 kamera installerad i extratanken. Prov med denna låghöjds kamera för dagsljus genomfördes i november-december 1959 på FC. Foto F11



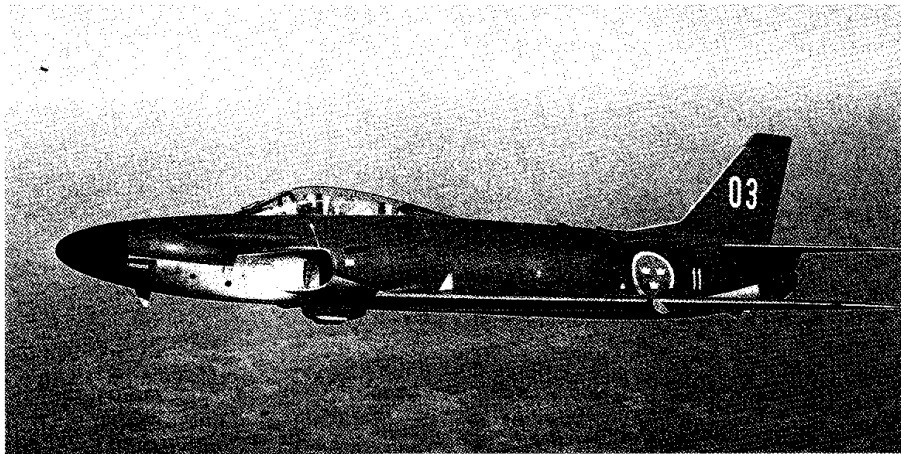
fering beslöts
att samordna
av fotobom-
kamerorna då
de den.

bomb m/56 som
allertid aldrig i
ället fotobomb
Kamerautrust-

illräckligt med
att använda så
(er). Dessa var
vinge, med 48

ingar, en driv-
och en lyssats
ripjäs). De 48
tre rader med
allertid något
för brand vid
beslöt lägga ner
inte i Sverige
samma kon-

SKa 18 fung-
inte heller de



Panoramakameran Fairchild KA-56 provades i S 32C (32903) under hösten 1964 för A 60 (attackversionen av SK 60). Foto F11

Anledningen till det, som det visade sig, misslyckade köpet av SKa 17 och SKa 18 från England var att man valt en till synes god utrustning utan att få möjlighet att prova den före leverans.

För att få plats med lodkamerorna Ska 18, och senare SKa 23, krävdes att framkroppen på Spaningslansen byggdes ut något på över- såväl som undersidan. Dessa utbyggnader påverkade naturligtvis luftströmningen, vilket resulterade i vibrationsproblem som man efter hand lyckades dämpa.

I samband med att man lämnade konceptet med ett renodlat mörkerfotoflygplan började man även arbeta med system för låghöjdsfotografering i dagsljus. Man utförde bland annat prov i november-december 1959 på FC med en tysk Zeiss RMK 15/23 kamera som installerades i en ombyggd extratank från provflygplan 32-4. Flygplanet som användes för Zeiss-proven var 32917, men utprovningen resulterade inte i anskaffning av kameran.

S 32C användes från hösten 1964 som flygande provbänk för en amerikansk panoramakamera tillverkad av Fairchild. Kameran, KA-56, installerades i det undre apparatrummet på flygplan 32903, där den ersatte den ordinarie framåtriktade SKa 16.

Panoramakameran var inte avsedd för Lansens utan provades för SK 60C, den kameraförsedda versionen av SK 60, och eventuellt S 37 Viggen. Försökscentralen stod för utprovningen, och provbilder tagna på låg höjd den 25 september 1964 visade en mycket god skärpa. Detta resulterade i att F 11 i november samma år anmodades att utföra taktiska prov med panoramakameran, som vid det här laget fått den svenska beteckningen SKa 28.

Spaningsversionen av det amerikanska jakt- och attackplanet Phantom II utrustades också med en Fairchild KA-56 panoramakamera, placerad i nopens undersida.

Flygplan 32903 användes även vid utprovningen av lodkamera för fotospaningsversionen av Viggen, SF 37. Den kamera som då provades ut hade en brännvidd på 600 mm och betecknades SKa 31. SF 37 är utrustad med bl a två sådana kameror.

Radar

Radarutrustningen i S 32C var liksom i A 32A en utveckling av radar PS-43/A. Spaningsradarn som betecknades PS-432/A i S 32C hade ett något längre mätområde än attackradarn, i och med att spaningsversionen skulle söka spaningsobjekt över stora ytor över Östersjön.

Under radarspaning över hav röjer sig ett spaningsflygplan så snart det slår på radarn, i och med att dennas signaler kan uppfattas av fienden. Därför flög S 32C mot ett intressant område på lägsta höjd (ca 10 m), steg därefter snabbt till ett par 100 meter och slog på radarn under 15-20 sekunder. Därefter slogs radarn av och planet återvände till sin låga höjd. Under dessa korta glimtar gällde det för navigatören att markera var främmande fartyg var belägna. Dessutom kunde radarskärmen fotograferas för en senare utvärdering efter landning.

Utöver spaning efter fientliga enheter kunde radarn även användas för navigering, vilket var ett gott hjälpmedel under mörkerflygning.

Under ett flygpass avverkade en S 32C stora områden genom att vid upprepade tillfällen "sticka upp

ackversionen

ka jakt- och
kså med en
cerad i no-

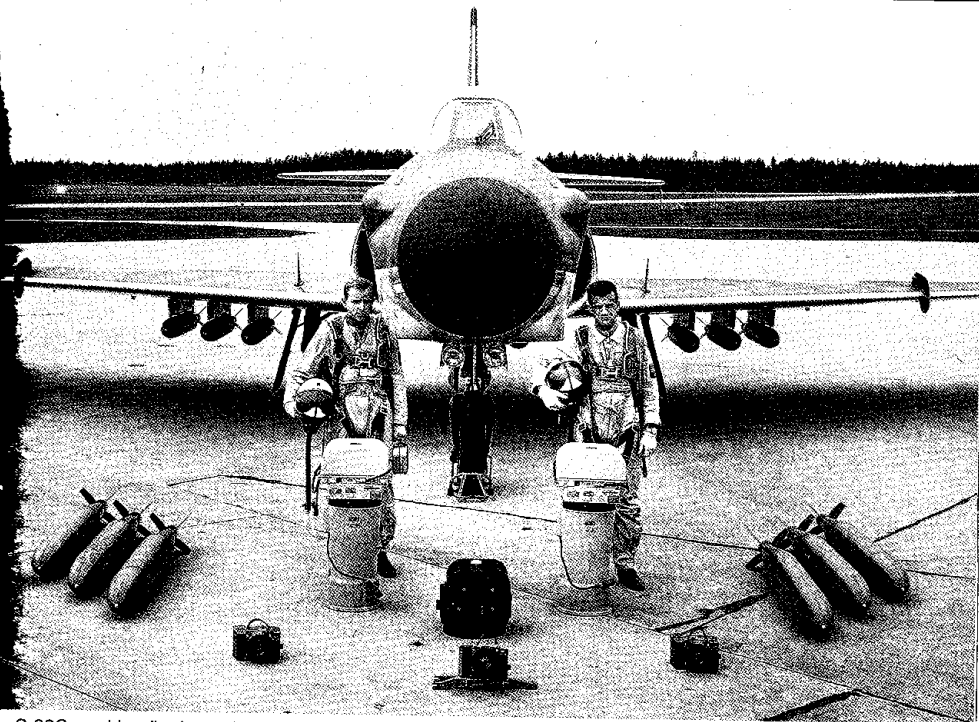
provningen
av Viggen,
t hade en
es SKa 31.
ameror.

i A 32A en
radar som
got längre
spanings-
stora ytor

sig ett spa-
och med att
Därför flög
höjd (ca 10
och slog
slogs ra-
höjd. Under
gatorn att
a. Dessut-
en senare

r kunde ra-
var ett gott

C stora om-
sticka upp



S 32C med besättning och komplett kamerautrustning med fotobomber. Från vänster ligger på marken tre fotobomber m/62, sidkamera SKa 16, lodkamera SKa 23, lodkamera SKa 15, noskamera SKa 16 (placerad i undre apparatrummet), lodkamera SKa 23, sidkamera SKa 16 samt ytterligare tre fotobomber. Foto F 11.

och titta". Den praktiska räckvidden för radarutrustningen var omkring 10 mil framåt och 5 mil åt sidorna. Ett område på 100 kvadratmil kunde detaljgranskas på omkring 40 minuter.

Lika väl som fientliga radarstationer kunde upptäcka Lansens radarsignal, kunde S 32C registrera om den i sin tur var utsatt för radarbestrålning. Ett radarvarningssystem, av samma typ som användes i S 29C och A 32A, var inbyggt i flygplanet som optiskt och akustiskt informerade piloten om varifrån en främmande radarbestrålning kom. Dessutom kunde S 32C, liksom A 32A, bära ett aktivt radarmedel i form av en remsfällare under högra vingen.

Kamerautrustning

För fotospaning, över såväl land som hav, utrustades S 32C med sex kameror avsedda för fotografering från både hög och låg höjd.

Höghöjdskamerorna, som samtliga var lodorienterade, utgjordes av två SKa 23 (Fairchild, USA) och en SKa 15 (Williamson F.49 Mk 2, England). SKa 23 hade en brännvidd på 600 mm och var placerade

stående längst bak i kamerautrymmet. Det var för dessa kameror som S 32C fick de karakteristiska utbuktningarna på nosens ovasida. Utbuktningarna var från början relativt små, men genom övergången från SKa 18 till SKa 23 under 1962 fick bubblorna modifieras och blev avsevärt större.

Genom en lucka placerad mitt i den övre utbuktningen frilades den bakre delen av SKa 23 för byte av filmmagasin.

Höghöjdskameran SKa 23 var en modifierad version av Fairchild K 47, en kamera som även användes i det amerikanska flygvapnet.

Till skillnad från SKa 15 var SKa 23 utrustad med bildrörelsekompensation, BIRK, som innebar att filmen matades fram i flygriktningen under exponeringen. På så sätt erhöles hög skärpa även vid hög flyghastighet.

Höghöjdskameran SKa 23 beställdes den 22 april 1960 och provflygningar med kameran och den modifierade utbyggnaden av nosens ovasidor utfördes med provflygplan 32939 samma år. Fram till dess att kamerorna levererades hade S 32C flugit med bar-
stvikter istället för kameror. Detta innebar emeller-

lod-
höger
S32C
an 27
enna
man
utan"
SAAB.

tid inte att flygningarna var verkningslösa, eftersom huvuduppgiften trots allt var havsövervakning, med eller utan radarspaning. Fotospaning utfördes med S 29C Tunnan.

Den första seriemässiga installationen av SKa 15, SKa 23 och låghöjdskamerorna SKa 16 gjordes i ett serieflygplan under våren 1962 och granskades av FC den 27 juni samma år.

Under den tid som S 32C flög utan kameror tolkades "S" i beteckningen som Sport. Det är således två versioner av Lansens som haft detta epitet, både S 32C och J 32B, dock av olika skäl. J 32B med sin starkare motor var trots allt mest "sportig".

SKa 15, som var placerad i nosens högra sida framför SKa 23, hade en brännvidd på 150 mm. Eftersom höghöjdskamerorna hade samma negativstorlek tog denna kamera bilder som täckte betydligt större area än SKa 23. Bilderna från översiktskameran SKa 15 underlättade för fototolken att orientera tebilderna från de båda SKa 23 kamerorna.

Negativformatet på lodkamerorna var 18 x 23 cm, och vanligtvis användes film med en känslighet på 400 ASA. Vid dåligt väder och därmed sämre ljusförhållanden kunde även film med känsligheten 800 ASA användas.

Höghöjdskamerorna användes för fotografering på höjder över 1000 m.

För att rikta in flygplanet mot fotomålet fanns ett optiskt lodkamasikte typ Jugner FL S2 för piloten. Detta sikte var placerat bakom vänster SKa 23 och var riktat snett framåt-nedåt. Framför samma kamera var den fotocell belägen som exponerade höghöjdskamerorna (endast SKa 23) vid mörkerfotografering.

De tre låghöjdskamerorna, samtliga SKa 16 (Vinten, England), hade en brännvidd på 100 mm och ett negativformat på 6 x 6 cm. En kamera var placerad på var sida om nosen längst fram i kamerautrymmet, medan den tredje var monterad i en utbyggnad under flygkroppen framför extratanken. Den senare fotograferade framåt medan de två andra fotograferade åt sidorna. Tillsammans täckte de ett stråk längs flygvägen.

Utbyggnaden under flygkroppen med den framåt-riktade SKa 16 var inte vindtunnelutprovad, och åstadkom till en början vibrationsproblem. Flygplan kunde emellanåt ha denna kamera bortmonterad och hade då istället den vanliga inspektionsluckan till det undre apparatrummet monterad.

Låghöjdskamerorna användes, som namnet anger, under flygning på låg höjd, vanligen i mycket hög hastighet. För att inte få rörelseoskärpa på filmen, var kamerorna utrustade med BIRK och beroende på flyghöjd och flyghastighet kunde filmrörelsen varieras mellan 5 cm och 35 cm per sekund.

De fotobomber som slutligen valdes för S 32C var m/62 på 75 kg vardera. Dessa bomber, som anskaffats från England, var upphängda i A-balkarna, och totalt kunde således tolv bomber medföras. Vanligen hade S32C emellertid endast ett mindre antal balkar monterade.

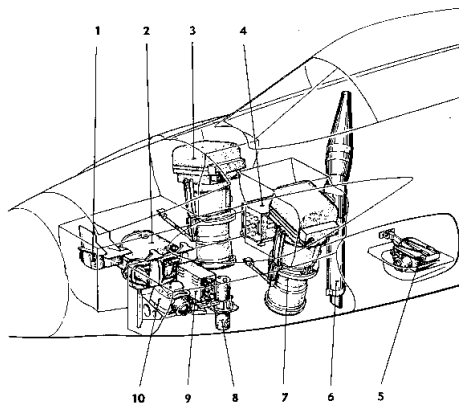
Laddningen i bomberna utgjordes av 50% aluminiumpulver och 50% kaliumperklorat. Bränntiden var 350 millisekunder och uppfattades som en blix. Tidutlösningen av bomben, efter fällning från flygplanet, bestämdes av en propeller i bombens bakdel.

Varje fälld lysbomb gav en exponering och följaktligen kunde maximalt tolv nattexponeringar i vardera av de två SKa 23 kamerorna göras, antingen i följd eller var för sig under ett uppdrag. Genom en intervallgivare kunde föraren programmera med vilket tidsintervall fotobomberna skulle fällas, och så länge avtryckaren var intryckt föll nya bomber.

Vid mörkerfotografering användes endast SKa 23.

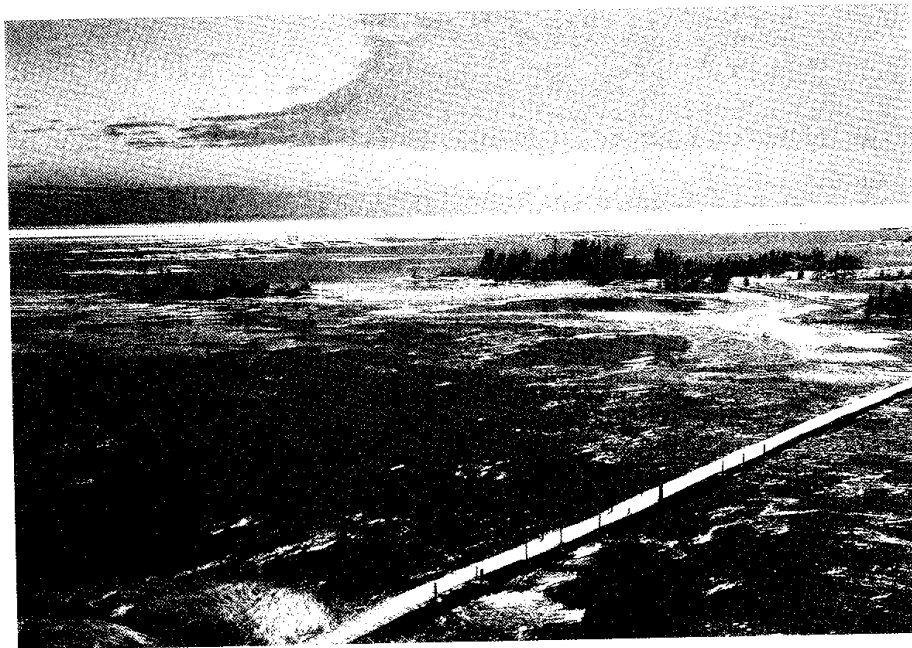
Fotografering

S 32C var obebäddad, och för överlevnad var den helt beroende av att smyga sig på målet och därefter försvinna snabbt. Vid alla fotouppdrag gällde det att närma sig målet på lägsta höjd, i radarskugga från fiendens radar. Vid låghöjdsfotografering var det viktigt att kunna passera målet så snabbt som möjligt och sedan fortsätta på låg höjd.



Kamerautrustningens placering i S 32C: 1. Höger sidkamera SKa 16. 2. Lodkamera SKa 15. 3. Höger lodkamera SKa 23. 4. Kopplingsbox. 5. Noskamera (belägen i det undre apparatutrymmet). SKa 16. 6. Lodkamasikte (mynnande på vänster sida av nosens undersida). 7. Vänster lodkamera SKa 23. 8. Fotocell. 9. Tidgivarenhet. 10. Vänster sidkamera SKa 16. Lägg märke till hur de båda SKa 23 är vinklade mot varandra. Ur SAAB:s beskrivning av S 32C.

Ka 16.
amera
den
mma-
är av-
fönst-
ere till
locka-
AB.



Ljuset från en lysbomb, här en Lepus i april 1965, gjorde natt till dag över Röknenöarna i Vättern norr om Karlsborg. Bomben har briserat över bildens högra del. Foto FC.

Vid höghöjdsfotografering gjordes också anflygningen i hög hastighet på lägsta höjd, för att strax före målet övergå i brant stigning till exempelvis ett par tusen meters höjd. Under slutet av stigningen rollade föraren över till ryggläge, drog ner nosen till horisonten och rollade runt till rättvänt läge i planflykt och startade kamerorna för fotografering. Denna tog några sekunder varefter det gällde att snabbt komma ner på lägsta höjd igen och försvinna bort från målområdet, innan fienden hann skjuta. Dykningen gjordes inte rak utan genomfördes under diverse svängar och kursändringar för att försvåra luftvärnets arbete. Därefter hemflygning för framkallning och utvärdering av filmerna.

Spaningsuppdrag kunde antingen utföras av ett ensamt flygplan eller av en rote (två flygplan). Det senare framför allt vid havsövervakning där det bland annat hade ett psykologiskt värde för besättningen att inte vara ensamma under flygning på låg höjd långt från Sveriges kust. Ett motorhaveri eller en fågelkollision under sådana flygpass kunde vara förödande eftersom den svenska landradarn inte

kunde se var flygplanet befann sig. Att söka efter överlevande under sådana förutsättningar var inte lätt.

Vid mörkerfotografering med fotobomber var det väsentligt att bomben släpptes i rätt läge så att den inte kom med i kameraobjektivens bildvinkel. Detta var lätt hänt och medförde att negativet ljusskadades genom inre reflektering i kameran. För att minska sådana ljusskador på filmen vid fotografering nära fotobombens explosionspunkt, monterades så kallade ljusfällor in i SKa 23. Dessa ljusfällor utgjordes av skivor som placerades mellan objektivet och filmplanet, vinkelrätt mot strålgången. I skivorna fanns ett fyrkantigt hål för det infallande ljuset till filmen. Allt ljus som föll på kamerans inre väggar hindrades från vidare reflektering.

Under utprovningen av fotobombfällning undersöktes vilka hastigheter och stigningsvinklar som gav bästa belysningsresultat vid placering av blixten. Man provade även om det var praktiskt genomförbart med två flygplan där ett fällde fotobomber på lämpligt avstånd och det andra fotograferade.

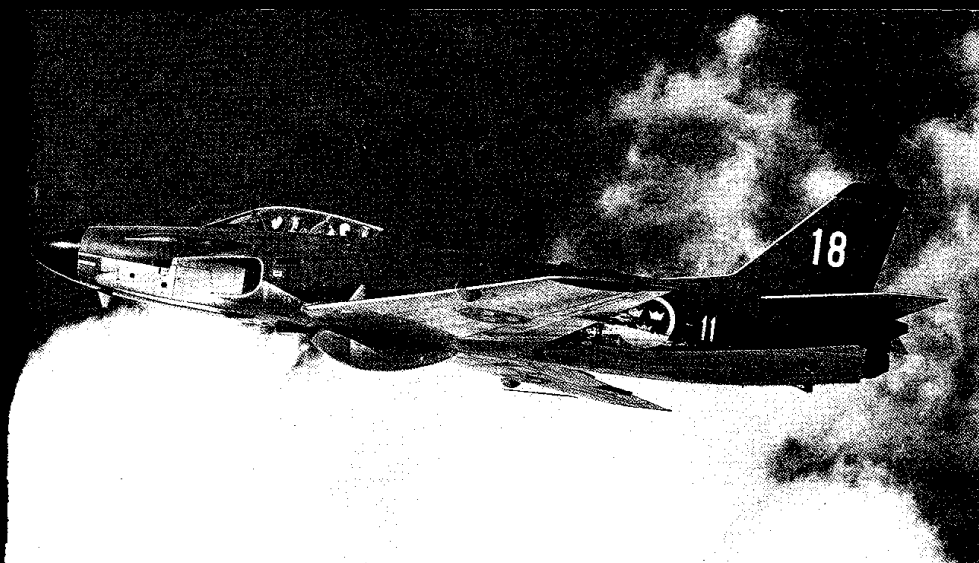


Stäm norr om

Att söka efter
fingar var inte

bomber var det
länge så att den
svinkel. Detta
ett ljusskadades
för att minska
grafering nära
rades så kalla
allor utgjordes
objektivet och
ca. I skivorna
made ljuset till
as inre väggar

ällning under-
ktar som gav
ng av blixten.
iskt genomför-
fotobomber på
graferade.



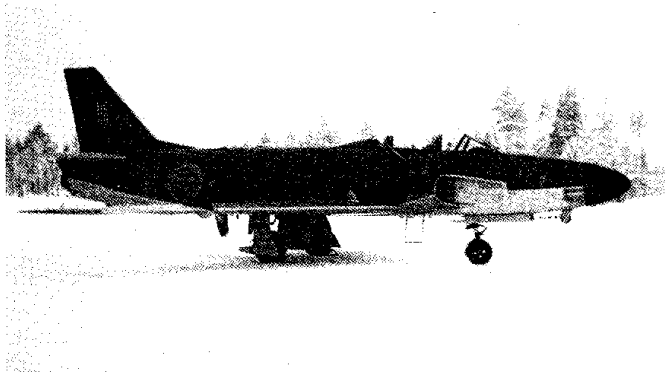
S 32C (32918) med rena vingar. Foto Rune Holmsell, F11.

S 32C på förband

De första S 32C började levereras till spaningsflottillen F 11 Nyköping under hösten 1958. Här placerades Lansarna på första (röd) och femte (svart) divisionerna och ersatte S 18A som varit på F 11 mer än ett decennium. Den sista S 32C som levererades var 32943 som flögs till F 11 den 15 maj 1959. Denna flygning gjordes tillsammans med en S 18A, som därmed markerade slutet för 18-epoken.

Flygplanen var till en början varken utrustade med kameror eller radar, utan denna utrustning monterades senare.

S 32C (32936) F 21 Röd 5. Detta flygplan ersatte 32941 som tidigare var baserat på F 21 och bar koden Röd 5.



Den första radarstationen i en S 32C på F 11 monterades den 13 oktober 1959 på F 11, där för övrigt all S 32C radar monterades. Innan radarstationerna monterats flög flygplanen med barlastvikter i nosen. Till skillnad från A 32A som inte hade radar i varje flygplan, utrustades samtliga S 32C med radarstation (PS-432/A).

Samtliga 44 flygplan typ S 32C baserades på F 11, men under 1959-1961 utlånades fem plus ett flygplan till F 21 Luleå. Planen (32919, 32928, 32935, 32940



Påmålning av flottiljnumret 21 på S 32C nr 32928 som var märkt Röd 2.

och 32941) märktes F 21-1 - F 21-5. Senare kom 32936 att ersätta 32941 och fick då behålla märkningen F 21-5.

S 32C användes till en början tillsammans med S 29C och senare med S 35E. Beroende på fördröjning med ersättaren S 37 Viggen kom Spaningslansen att flyga längre än som från början var planerat, vilket föranledde problem med flygtid under de sista åren. För att avhjälpa detta erhöill F 11 sju A 32A under 1972 som användes för allmän flygtränning. Dessa attackflygplan (32245, 32075, 32155, 32194, 32246, 32226 och 32268) märktes F 11-50 - F 11-56

och flög fram till dess att Spaningslansen togs ur tjänst under 1978.

Den sista flygningen med S 32C utfördes den 18 november 1978 med åtta flygplan från första divisionen. S 32C hade då gjort god tjänst under ganska precis 20 år på F 11.

Nedläggningen av F 11 och pensioneringen av Lansen innebar inte ett slut för spaning inom flygvapnet, men i samband med tillförandet av Spaningsviggarna, SF 37 och SH 37, placerades spaningsdivisionerna på de kombinerade jakt/spaningsförbanden F 13, F 17 och F 21.



Första divisionen på F 11 (Kalle Röd) efter den sista S 32C-flygningen den 18 november 1978. Åtta flygplan deltog i flygningen. Foto Per Lindquist.

at 21 på
märkt

togs ur

den 18
divisio-
ganska

gen av
flygvap-
ningsvig-
sioner-
en F 13,

flygplan



S 32C under start. Landstället har redan fällts in och noshjulet kommer sist. Foto Åke Andersson, SAAB.

Spaningsarbete med S 32C

Spaningslansens debut i flygvapnet innebar inte enbart en modernisering av den flygande materielen utan även taktiska förändringar. En som var med under hela S 32C-epoken är kapten Sigge "SAVAK" Persson, som här beskriver de stora omställningar som gjordes under slutet av 1950-talet:

Steget från S 18A till S 32C var stort. Med 32:an kom inte bara ny teknik utan även taktik där speciellt havsövervakningen påfordrade ett särskilt intresse. Under S 18-epoken hade vi en flygspanare med i besättningen och han skulle vara den taktiska experten ombord och hans iakttagelser under exempelvis en havsövervakning rapporterades via kortvägsradio, antingen direkt till samövande enheter till sjöss eller till en annan beordrad myndighet.

I Lansens fanns ingen plats för vare sig flygspanare eller kortvägsradio så detta problem fick lösas på annat sätt. Flygspanaren blev istället samverkansofficer, placerad i stabens spaningsavdelning och på divisionen tjänstgörande som lärare i armé- och marintaktik. Kortvägsradion blev utbytt mot en VHF-radio. Denna ställde helt andra krav vid rapportering än via HF-radio genom sin begränsade räckvidd.

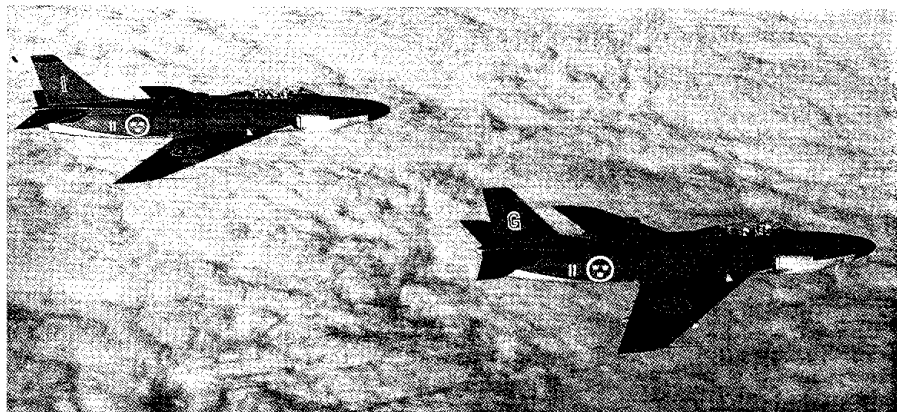
I varje luftförsvarssektors stridsledningssektion fanns en SAVAK (spanings- och attackflygövervakare) som hade till uppgift att tillse att inte egna attack- och spaningsflygföretag blev beskjutna av egen jakt eller luftvärn. SAVAK-funktionen var

fram till Lansens ankomst huvudsakligen bemannad av reservpersonal. Då blev det emellertid nödvändigt att förstärka denna organisation med aktiv personal med aktuella kunskaper om flygförbandens taktiska uppträdande samt krav på information och service. Det var inte bara flygförbanden som tillfördes modern materiel utan även luftförsvarscentralerna (LFC) moderniserades och radargruppcentraler (RGC) byggdes. Dataåldern gjorde sitt intåg i våra centraler.

Marina staber och förband, samt våra luftförsvarssektorer, måste lära sig spanings- och attackflygförbandens nya taktiska uppträdande. Därför deltog våra spanings- och attackdivisioner regelbundet i kustflottans övningar. Härigenom engagerades såväl luftbevakning som stridsledning i aktuell sektor, och såväl stabs- som ledningspersonal fick erforderlig insikt i förbandens taktiska uppträdande och krav på ledning.

Efterhand fick underrättelsetjänsten en alltmer ökad betydelse. Behovet av beredskap översågs och den operativa ledningen av flyg- och sjöstridskrafterna koncentrerades till ÖB och försvarsstaben. Under 1962 utkom den första gemensamma beredskapsordern - ÖB kuppförsvarsorder - i vilken man fastslog formerna för den verksamhet som hädanefter kom att gå under benämningen incidentberedskap.

Orsaken till den nya organisationen var den alltmer



En tidig bild av två S 32C under flygning ovan moln. S 32C hade ännu inte utrustats med kameror utan kunde bara användas för radarspaning över hav. Foto SAAB.

ökande marina aktiviteten i Östersjön. Detta fick bland annat till följd att försvarsstaben beordrade rutinmässig övervakning av aktuella havsområden, för att få ett fast grepp över arten och mängden av rådande aktiviteter.

Övervakningen genomfördes av en S 32C-division i taget under en övningsdag i veckan. Förloppet kunde vara som följer:

Först kommer sedvanlig briefing av meteorolog och trafikledare, som presenterar vädret inom aktuellt havsområde samt ger information om reservlandningsbaser, eventuella skjutningar eller andra restriktioner inom övningsområdet. Därefter ger divisionschefen order till deltagande besättningar. Flygningen ut till respektive övningsområde sker på lägsta höjd och med distansekonomisk fart för att spara bränsle.

Väl ute i övningsområdet håller besättningarna radiosamband med varandra, för att påkalla hjälp om något oförutsett skulle inträffa. Därefter intas bästa radarhöjd, det vill säga den flyghöjd som ger bästa radartäckning inom aktuellt område. Samtliga radarekon plottas och kortast möjliga färdväg beräknas för att möjliggöra utspaning av all verksamhet under samma flygpass. Därefter flyger vi mot varje eko för identifiering, vanliga handelsfartyg flyger vi förbi men så fort vi påträffar fartyg av underrättelsevärde, fotograferas fartyget.

Upptäcker vi ett nytt fartyg, eller ett fartyg som i vår bakomvarnare (radarvarnare) ger för oss obekanta varningssignaler, så utspanas dessa fartyg extra noga för att lämna så bra underrättelseunderlag som möjligt.

När hela området är avspanat vänder vi åter mot

F 11. Väl tillbaka på divisionen vidtar ett annat stort arbete. Inhämtad information skall bearbetas och en skriftlig rapport upprättas av personal tjänstgörande på underrättelseplutonen. All film från samtliga deltagande flygplansbesättningar skall framkallas, varefter bearbetning av erhållet material sker med hjälp av optiska och elektroniska hjälpmedel.

Spaningsresultatet rapporteras sedan till beställaren.

Med anledning av de alltmer ökande aktiviteterna i vår omvärld, gjordes 1966 en stor omorganisation av försvarets högre regionala ledning. Samtliga flygeskadrar utom E 1 (med ansvar för attack- och spaningsflygförbanden) drogs in. Istället förstärktes militärbefälsstaberna (MB) med sjö- och flygoperativa avdelningar, samt en förstärkt underrättelseavdelning.

De nya ledningsorganen hos ÖB och MB gav en bättre styrning av all incidentverksamhet och vi fick en förbättrad samverkan mellan olika underrättelseorgan. Detta var också nödvändigt på grund av den alltmer ökande aktiviteten i främst Östersjöområdet, med stora marina övningar där flera nya fartyg med stort underrättelsevärde deltog. Detta medförde att ett stort antal incidentberedskapsstarter beordrades av ÖB samt från den MB inom vars område övningen pågick.

Genom tillkomsten av den nya ledningsorganisationen med ÖB som övergripande ansvarig för all incidentverksamhet och där MB under ÖB ledde verksamheten inom sitt Milo, har ett optimalt utnyttjande av alla underrättelseorgan kommit till stånd. Exempelvis har FRA (Försvarets Radioanstalt), luftbevakningen (LFC), sjöbevakningscentralerna med

flera, kunnat lämna ÖB och MB ett bra underlag för incidentberedskapsstart. Härigenom har svenskt spaningsflyg vid ett flertal tillfällen varit först i världen med kvalificerade underrättelser om nya objekt, exempelvis nya fartyg på sin första provtur, första flygbilden på flygplanet Backfire och mycket annat liknande.

Det har emellertid inte bara handlat om samövningar och incidentberedskap, utan vi har även ofta fått leta efter försvunna båtar och flygplan. Exempelvis fick vi ett larm om att en fiskebåt försvunnit på Östersjön. Det rådde mycket besvärligt väder med snöblandat regn och dålig sikt. Efter flera flygpass inom aktuellt område hittade jag ett mycket svagt eko, vilket visade sig vara den saknade båten. En räddningskryssare gick ut och det visade sig att båten fått motorhaveri. Den saknade radio och kunde således inte meddela sin belägenhet, utan det var anhöriga som slog larm. De ombordvarande hade levt på rå strömning i flera dygn!

Vid ett annat tillfälle fick vi larm om att en fritidsbåt försvunnit. En familj hade köpt en ny segelbåt och hade för avsikt att segla till Gotland. Anhöriga blev oroliga när familjen inte hörde av sig och slog larm.

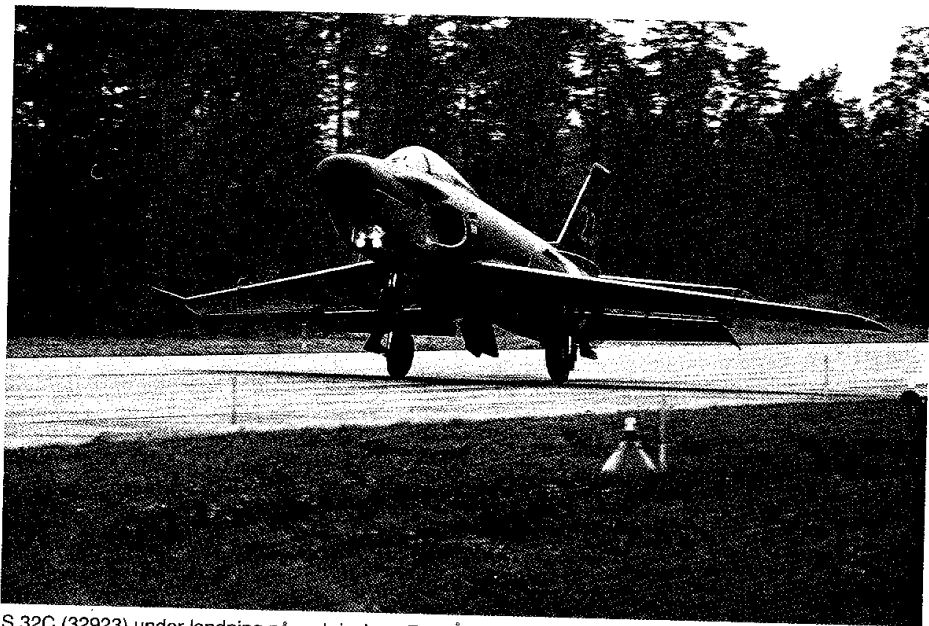
Vi fick order att spana efter segelbåten och började med ett område från svenska kusten mot Gotland. När vi inte upptäckte båten fortsatte vi att avspana

området öster om Gotland mot baltiska kusten, men med negativt resultat. Vi fick då order att spana norr och söder om Gotland och efter flera flygpass hittade vi segelbåten i södra Östersjön.

När ett fartyg kom fram till båten, visade det sig att besättningen inte hade en aning om var de befann sig. Men värst av allt, all mat och dryck var slut! Det visade sig också att familjen saknade elementära kunskaper i navigation. De seglade iväg på en kurs som de trodde skulle leda mot Gotland och var säkra på att efter ett par timmars segling få optisk kontakt med ön. Det finns tydligen folk än idag som tror att jorden är platt!!

Det sägs ofta att det var bättre förr. Ja, frågan är om det inte var det. Efter avslutad övning kunde man göra en avstickare och hälsa på en nyvunnen flickbekantskap och göra några stjärtsvingar utan att någon fick reda på detta, eller hälsa på familjen vid sommartorpet. Idag är detta en omöjlighet då all flygning följs upp på radar och registreras på några meter när.

Första flygningen med S 32C Lansen gjordes 1957 och de 44 serieflygplanen flög tillsammans totalt 76.500 timmar. Med en medelfart av 700 km/h motsvarar detta 141 resor till månen eller cirka 1.342 varv runt moder jord. Inte illa!



S 32C (32923) under landning på en krigsbas. Foto Åke Andersson, SAAB.